

RÉDUIRE, TRANSFÉRER, AMÉLIORER

La vraie mine de ressources
pour décarboniser les transports au Québec

Mémoire déposé au Ministère de l'Énergie et des
Ressources naturelles dans le cadre de la consultation
sur la mise en valeur des minéraux critiques et
stratégiques du Québec

Février 2020

TABLE DES MATIÈRES

À PROPOS	3
INTRODUCTION	4
LA VRAIE MINE DE RESSOURCES POUR DÉCARBONISER LES TRANSPORTS AU QUÉBEC	5
ÉVITER QUE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE NE SE TRANSFORME EN UN DÉSASTRE ÉCOLOGIQUE	8
Détermination des milieux sensibles par les collectivités	10
Une mine = un BAPE	12
Décontamination des sites miniers abandonnés: une responsabilité partagée entre l'industrie et l'État	15

À PROPOS

Avec plus de 140 000 sympathisants, 27 000 membres, 200 bénévoles et 50 employés, Équiterre est l'un des organismes environnementaux les plus influents et importants au Québec. Par ses projets de démonstration, d'éducation, de sensibilisation, de recherche et d'accompagnement, Équiterre mobilise des citoyens, des groupes sociaux, des entreprises, des organisations publiques, des municipalités, des chercheurs et des élus afin d'influencer les politiques publiques des gouvernements. Équiterre propose des solutions concrètes pour accélérer la transition vers une société où les citoyens, les organisations et les gouvernements font des choix écologiques qui sont également sains et équitables.

Depuis sa création en 1993, Équiterre mène des projets sur des enjeux fondamentaux tels l'alimentation, l'agriculture, le transport, le bâtiment, la consommation et la lutte aux changements climatiques. Très préoccupée par la crise climatique et écologique, Équiterre a développé au fil des dernières décennies une expertise de premier plan en matière de politiques de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et a fait de la réduction de la consommation de pétrole une des solutions privilégiées permettant leur réduction. Ainsi, l'organisme a publié une série de rapports sur la dépendance aux énergies fossiles, les modes de transport et les pratiques d'aménagement du territoire, et présenté de nombreux plaidoyers et solutions.

Équiterre est également un membre de TRANSIT, l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec, ainsi que membre fondateur et du comité directeur de SWITCH, l'Alliance pour une économie verte au Québec. Ces deux regroupements cherchent également à bonifier les politiques publiques québécoises en faveur d'un virage vers la réduction de la consommation d'énergie et de pétrole, le déploiement accéléré des transports collectifs et la transformation durable et efficiente de l'économie québécoise.

Afin de promouvoir l'électrification des transports, Équiterre pilote depuis 2018 la campagne Roulons électrique qui fait la promotion des voitures électriques par le biais d'essais routiers. Un site Web devenu une référence sur la voiture électrique, roulonslectrique.ca, aborde tous les thèmes liés à la voiture électrique, que ce soit son coût, la recharge ou l'aspect environnemental avec la production de batteries contenant des minéraux entre autres.

INTRODUCTION

L'urgence climatique exige de déployer tous les efforts nécessaires pour limiter les émissions de gaz à effet de serre (GES) en se tournant vers un monde beaucoup plus sobre en carbone. Pour le Québec, décarboniser l'économie signifie entre autres de réduire significativement les émissions du secteur des transports, responsable de plus de 43,3 % des émissions totales.

Le Québec est une nation riche au sein d'un Canada qui, *per capita*, est l'un des plus grands émetteurs de GES à l'échelle globale. Nous avons donc une responsabilité historique ainsi que les capacités institutionnelle, économique, sociale et environnementale de nous attaquer à l'enjeu le plus important que l'humanité ait connu. Cela nécessitera des actions concertées de l'ensemble des ministères. Les silos devront être brisés pour que chaque plan stratégique, chaque règlement et chaque projet de loi adoptés par le gouvernement soient cohérents avec la nécessité de décarboniser notre économie, et ce, dès maintenant.

Pour répondre à cet enjeu, le gouvernement du Québec mise sur l'électrification de l'économie de manière générale et des transports en particulier. En effet, le Québec peut substituer les énergies fossiles par l'électricité de source hydroélectrique qu'elle possède en quantité abondante et qui est très faiblement émettrice de GES. Cette substitution sera profitable non seulement d'un point de vue environnemental, mais également d'un point de vue économique puisque l'entièreté du pétrole consommé au Québec est importée.

Dans cette optique, le gouvernement du Québec lançait en novembre 2019 une réflexion sur la mise en valeur des minéraux critiques et stratégiques du Québec «nécessaires à la mise en œuvre de certaines politiques du Québec, notamment le Plan d'électrification et de changement climatique 2020-2030 et la Politique énergétique 2030». Équiterre est heureux de contribuer à cette réflexion.

Dans ce mémoire, Équiterre tient d'abord à rappeler que l'électrification est un moyen pour décarboniser l'économie québécoise et non pas un objectif ou une fin en soit. Nous pensons important de souligner que, pour atteindre les objectifs de réduction de GES dans tous les secteurs économiques, **le gouvernement du Québec doit prioriser la réduction de la demande, particulièrement en transport**. C'est d'ailleurs la conclusion du rapport *Trajectoires de réduction d'émissions de GES du Québec – Horizons 2030 et 2050*¹ préparé pour le MELCC par la firme Dunsky, qui mentionne que «les objectifs [de réduction de GES] du Québec sont atteignables à la condition de miser, non seulement sur les technologies, mais

¹ <http://www.environnement.gouv.qc.ca/changementsclimatiques/trajec-toires-emissions-ges.pdf>

² En 2018, les gros véhicules énergivores comptaient pour 41 % du parc automobile québécois alors que ces derniers ne formaient que 15 %

également sur la réduction des demandes anticipées découlant de tendances actuelles et de politiques publiques».

De plus, dans le contexte législatif et réglementaire actuel, Équiterre est préoccupé par les enjeux majeurs que représente l'extraction de ces ressources minérales sur les plans social, environnemental et économique, et ce, à l'échelle nationale et internationale. Pensons notamment aux déchets miniers, à la pollution de l'eau, au respect des droits humains et des droits autochtones, à l'aménagement durable du territoire et à la santé des populations.

Le Québec ne pourra prétendre à verdir son économie et à prioriser les modes de transport propres, sans d'abord réduire la demande à la source, prioriser les modes de transport faible en carbone et en matériaux, instaurer des stratégies de circularité, nettoyer les sites miniers contaminés, resserrer les règles environnementales, protéger les milieux sensibles, et véritablement appliquer le principe pollueur-payeur.

Dans ce contexte, Équiterre se rallie à la Coalition pour que le Québec ait meilleure mine en appuyant et en détaillant dans ce mémoire les conditions qui doivent être remplies pour que la transition énergétique ait meilleure mine.

LA VRAIE MINE DE RESSOURCES POUR DÉCARBONISER LES TRANSPORTS AU QUÉBEC

En matière de réduction des GES, le secteur des transports fait piètre figure comparativement aux autres secteurs de l'économie du Québec. Tandis que les émissions de GES totales ont diminué de 8,7 %, entre 1990 et 2017, celles du transport ont crû de 23 %. Cette hausse est due au sous-secteur du transport routier qui a vu ses émissions croître de 49,6 % depuis 1990. Cette augmentation est attribuable à la croissance du parc automobile, l'augmentation du nombre de kilomètres parcourus, à la hausse du nombre de camions légers dans le parc automobile et l'augmentation du transport de marchandises par véhicules lourds.

En adoptant la Politique de mobilité durable du Québec, le gouvernement proposait un changement de paradigme en transport pour inverser la courbe des émissions de GES du secteur, en misant davantage sur la gestion de la demande de déplacements, et donc sur l'aménagement du territoire et les changements de comportements.

Cette approche hiérarchise les actions afin d'allouer les investissements publics aux mesures les plus pérennes en termes de réduction de GES et a le potentiel de réduire la pression exercée sur l'exploitation des ressources minérales.

Pour ce faire, il est crucial de respecter l'ordre de priorité de cette stratégie en concentrant les efforts sur « Éviter » et « Transférer ». Elles visent à modifier structurellement les conditions et les comportements de déplacement. Elles induisent des changements durables, profonds, dont les bénéfices ne dépendent ni de la disponibilité d'une source d'énergie ni d'un choix technologique. C'est une condition préalable qui est nécessaire à l'atteinte de nos objectifs climatiques et qui demande l'adhésion de l'ensemble de l'appareil gouvernemental.

RÉDUIRE les déplacements motorisés, les distances à parcourir et la consommation d'énergies fossiles pour répondre aux différents besoins de mobilité par une meilleure intégration de la planification du territoire et des transports;

TRANSFÉRER les déplacements vers des moyens de transport moins énergivores et qui se traduisent par de plus faibles émissions de GES, comme le transport collectif et actif;

AMÉLIORER l'efficacité des véhicules en réduisant leur empreinte carbone, mais aussi améliorer les déplacements en termes de coûts, de qualité et de sécurité (Québec. MTMDET, 2018a).

RÉDUIRE

Cette réduction de la demande en déplacement et des distances parcourues est la première condition requise pour la transition énergétique et écologique et celle-ci passe avant tout par une approche responsable et durable en matière de gestion, d'aménagement et de protection de notre territoire. Pour cela, le Québec doit se doter de règles communes pour permettre aux collectivités de se développer tout en préservant le territoire agricole, les écosystèmes et le patrimoine bâti. L'aménagement raisonné des milieux de vie est incontournable pour la transition vers des modes de transport durables.

Équiterre est d'avis que pour y arriver, le gouvernement du Québec doit adopter une Politique nationale d'aménagement du territoire, afin de nous doter d'une réelle vision et de baliser les décisions gouvernementales en matière d'aménagement.

TRANSFÉRER

Ensuite, les investissements publics en transports (infrastructures et électrification des véhicules) devront être prioritairement dirigés vers les modes faibles en carbone et en matériaux, notamment les transports collectifs et la mobilité partagée. Et pour que les investissements en transport collectif permettent un renversement de tendance en matière de mobilité, il faut toutefois demeurer vigilant sur l'autre côté des dépenses en transport : celles dans le réseau routier supérieur. Son augmentation continue de capacité compromet en effet les objectifs d'augmentation de la part modale des transports collectifs et actifs. Il ne s'agit donc pas seulement de soutenir le développement du transport collectif en augmentant les budgets en transports : il faut surtout rééquilibrer la situation en dirigeant la majorité des investissements vers la mobilité durable.

AMÉLIORER

Enfin, accélérer l'adoption de véhicules écoénergétiques (électriques, hybrides branchables, etc.) est aussi nécessaire pour réduire les émissions de GES des transports. Le gouvernement du Québec a adopté des politiques publiques en ce sens, ce qui est un pas dans la bonne direction, mais elles sont encore insuffisantes pour inverser les tendances actuelles en transport.

En effet, depuis 2012, le Québec offre, des incitatifs à l'achat de véhicules zéro émission (VZE). Quelques années plus tard, pour répondre à la demande créée par ces incitatifs, il a adopté la Loi sur les véhicules zéro émissions afin d'exiger aux constructeurs automobiles d'assurer une offre suffisante de VZE sur le marché québécois. Bien que cela soit un pas dans la bonne direction, ces politiques publiques n'ont pas été suffisantes pour compenser l'augmentation des émissions causées par le changement de la composition du parc automobile qui tend de plus en plus vers les gros véhicules énergivores².

Deux mesures sont essentielles pour réussir l'électrification des transports personnels. Tout d'abord, le Québec doit rehausser l'ambition de la norme VZE de façon à ce que 100 % des véhicules neufs vendus en 2030 soient zéro émission. Ensuite, en parallèle à la bonification de cette norme, le gouvernement doit mettre en place un système de redevance-remise³ pour

² En 2018, les gros véhicules énergivores comptaient pour 41 % du parc automobile québécois alors que ces derniers ne formaient que 15 % du parc en 1990. Depuis 2015, il se vend au Québec plus de ces gros véhicules que de voitures plus écoénergétiques, et cette tendance s'alourdit d'année en année (tiré de l'État de l'énergie 2020)

³ Redevance-remise: Lors de l'achat (ou de l'immatriculation) d'un véhicule, inciter financièrement les Québécois à choisir un véhicule zéro-émission, et financer cette subvention en instaurant une contribution à l'électrification des transports (redevance) pour les propriétaires de véhicules énergivores et polluants. L'ampleur de la contribution à l'électrification pourrait être proportionnelle aux GES émis par les véhicules à essence.

encourager l'acquisition de VZE et décourager l'acquisition de véhicules polluants. Ce système permettrait de financer les programmes d'électrification des transports tout en agissant sur la problématique de l'augmentation des véhicules polluants dans le parc automobile, une condition sine qua non pour atteindre les cibles de réduction de GES en transport.

Équiterre est d'avis que ces prérequis découlant de la stratégie Réduire-Transférer-Améliorer sont nécessaires pour décarboniser le secteur des transports:

- 1. Réduire: Adopter une Politique nationale d'aménagement du territoire et d'urbanisme durable;**
- 2. Transférer: Prioriser les investissements publics dans les modes de transport collectifs et partagés, en rééquilibrant notamment les investissements prévus au Plan québécois des Infrastructures (PQI) pour que la majorité des investissements se dirigent en mobilité durable;**
- 3. Améliorer: Instaurer un système de remise-redevance pour dissuader l'achat des véhicules énergivores et encourager l'achat de véhicules écoénergétiques et bonifier la Loi zéro-émission afin que 100 % des ventes de véhicules neufs soient zéro-émission en 2030.**

ÉVITER QUE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE NE SE TRANSFORME EN UN DÉSASTRE ÉCOLOGIQUE

De nombreuses projections entourant la transition énergétique en arrivent à une même conclusion: la demande mondiale en minéraux et en métaux augmentera significativement⁴. Cette hausse de la demande offre des opportunités économiques pour les pays riches en ressources et pour le secteur privé, mais tel que la Banque Mondiale le souligne « des défis importants émergeront si la transition énergétique n'est pas gérée de manière responsable et durable »⁵. À titre de gestionnaire du territoire et des ressources naturelles, le Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles y joue un rôle central.

⁴ <http://documents.worldbank.org/curated/en/207371500386458722/The-Growing-Role-of-Minerals-and-Metals-for-a-Low-Carbon-Future>

⁵ <https://www.worldbank.org/en/topic/extractiveindustries/brief/climate-smart-mining-minerals-for-climate-action>

Équiterre comprend que le gouvernement souhaite se positionner favorablement dans la transition énergétique, en mettant en valeur les métaux et les minéraux critiques et stratégiques du Québec. Toutefois, la transition énergétique ne doit pas devenir l'excuse pour développer de manière tous azimuts les ressources minérales non renouvelables de notre territoire. À cet effet, il importe de s'assurer que la chaîne de valeur soit optimisée afin d'éviter l'épuisement de ces ressources non renouvelables et que le cadre légal et réglementaire soit resserré afin de réduire les risques inhérents à leur exploitation.

Encore une fois, la première stratégie que le gouvernement devrait adopter est la réduction à la source. Cette recommandation est notamment corroborée dans une étude de l'Institut de l'environnement, du développement durable et de l'économie circulaire (EDDEC) mandatée par le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN) qui souligne que d'ici 2030, trois fois plus de fer, de cuivre et trente fois plus de lithium seront consommés. Les chercheurs ajoutent que «cela suggère qu'il est inévitable d'agir davantage sur la demande de ces métaux, qui sont ultimement en quantités limitées dans la croûte terrestre, et de la contrôler. Seulement une stratégie globale intégrant à la fois la production et la consommation de biens et services pourra agir sur l'enjeu de la préservation des ressources et de l'environnement naturel sur le long terme.» Équiterre est d'avis qu'une stratégie d'économie circulaire soit au cœur de la vision de mise en valeur des minéraux stratégiques et critiques du Québec afin d'optimiser le cycle de vie de ces ressources non renouvelables.

De plus, selon la même étude de l'Institut EDDEC, il faut adapter avec soin les stratégies de circularité à l'environnement local pour maximiser les retombées, et que dans bien des cas «il n'est pas possible de se contenter de copier-coller les approches retenues ailleurs dans le monde.» À cet effet, Équiterre est d'avis qu'un groupe de travail se penche spécifiquement sur la question et ait le mandat de développer les stratégies de circularité propres aux minéraux stratégiques et critiques et que ce groupe de travail puisse effectuer les études à cet effet.

Recommandation 1. Inscrire la mise en valeur des minéraux critiques et stratégiques du Québec dans une stratégie d'économie circulaire.

Recommandation 2. Former un groupe de travail composé de chercheurs indépendants ayant le mandat de développer des stratégies d'économie circulaire pour les minéraux stratégiques et critiques du Québec, et lui allouer les ressources financières pour qu'il puisse effectuer les études nécessaires à leurs développements.

Détermination des milieux sensibles par les collectivités

Les risques (économiques, sociaux et environnementaux) inhérents aux projets d'exploration et d'exploitation de ces ressources minérales sont nombreux. Ils incluent notamment:

- les risques de contamination de l'eau;
- les risques pour la santé et à la qualité de vie (bruit, poussière, dynamitage, trafic, etc.) pour les populations humaine et faunique limitrophes;
- l'incompatibilité des usages avec des milieux de villégiature, de récréotourisme, d'écotourisme et de foresterie durable;
- les risques financiers et la viabilité économique des projets.

Six ans après l'adoption des nouvelles mesures de la Loi sur les mines du Québec, et trois ans après la mise en œuvre des orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT) et de la désignation de territoires incompatibles à l'activité minière (TIAM), nous constatons plusieurs lacunes qui empêchent, encore aujourd'hui, les municipalités, les MRC et les communautés autochtones d'avoir de réels pouvoirs quant à l'aménagement et à la protection des autres usages du territoire face aux activités minières.

Bien que les mécanismes des TIAM et des OGAT représentent de réelles et d'importantes avancées pour une meilleure harmonisation des usages du territoire, leur mise en œuvre demeure difficile et contrainte sur le terrain, notamment par le fait que :

1. La liste des activités susceptibles de justifier la délimitation d'un TIAM demeure beaucoup trop restreinte, beaucoup trop limitative. Après trois ans d'application, il faudrait revoir et élargir la liste des critères⁶;
2. Les TIAM n'ont aucun ou très peu d'effets sur les titres miniers (claims ou baux miniers) déjà présents sur le territoire, lesquels gardent « un droit acquis » contre lequel les municipalités et les MRC n'ont aucun pouvoir, et pour lequel le gouvernement ne dispose d'aucun outil législatif dans la Loi sur les mines pour gérer les conflits d'usages en lien avec la présence de titres

⁶ À titre d'exemples (non exhaustif):

- Activités à caractère urbain et résidentiel : élargir le critère actuel des « 5 lots »;
- Activités agricole et agrotouristiques : beaucoup d'activités agricoles et agrotouristiques sont actuellement exclues: il faudrait revoir cette liste avec les acteurs du monde municipal et agricole;
- Activité récréotouristique intensive : le caractère « intensif » est trop limitatif, beaucoup d'activités de récréotourisme, d'écotourisme et de villégiature échappent actuellement aux TIAM;
- Activité de conservation : la liste devrait être élargie pour inclure les réserves fauniques, les milieux humides, les parcs municipaux et les parcs régionaux;
- Activité de prélèvement d'eau souterraine ou de surface à des fins de consommation humaine : la liste devrait être élargie aux prélèvements de catégorie 3 également (pas seulement 1 et 2).

miniers. Cette situation expose les municipalités et les MRC, voire le gouvernement du Québec, à d'inutiles et coûteuses poursuites devant les tribunaux de la part d'entreprises minières peu soucieuses des enjeux d'acceptabilité sociale ou d'aménagement du territoire. À notre avis, cet état de fait va à l'encontre des principes et de l'objet de la Loi sur le développement durable du Québec, de même que de la Loi sur les mines (voir notamment le préambule et l'article 17 de la loi). À ce titre, Québec devrait éliminer ou revoir l'article 246 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et/ou élargir la portée de l'article 82 de la Loi sur les mines du Québec pour des fins « d'intérêt public », notamment ceux définis aux articles 2.1 à 2.3, 304 et 304.1.1 de la loi;

3. Le processus de désignation des TIAM est lourd, complexe, fastidieux, et les municipalités et les MRC sont souvent dépourvues, mal formées, manquent de ressources, manquent d'expertise pour mettre en œuvre les TIAM. Les principaux défis rencontrés par les MRC sont (i) la nécessité de satisfaire tous les critères, sans exception, des OGAT (un seul critère non satisfait mène au rejet automatique de la demande); (ii) le manque de ressources et d'expertises pour cartographier toutes les activités du territoire pouvant satisfaire les critères des OGAT/TIAM, de même que pour (iii) mener toutes les activités de consultations prescrites par les OGAT/TIAM. L'élaboration des TIAM est un processus fastidieux qui doit être mené de façon rigoureuse, minutieuse, et nécessite des recherches et des travaux en amont. La plupart des municipalités et des MRC ne sont pas bien outillées pour le faire. Des programmes d'accompagnement beaucoup plus conséquents devraient être mis en place, avec les ressources nécessaires pour les MRC;

4. Enfin, les OGAT et les TIAM ne sont pas applicables par les communautés inuits et les Premières Nations du Québec, qui sont actuellement les laissées pour compte de décision d'aménagement du territoire face aux activités minières. À ce titre, il faudrait revoir la Loi sur les mines du Québec pour l'harmoniser avec les droits constitutionnels et internationaux des peuples autochtones. Les communautés autochtones doivent pouvoir aussi avoir accès à des mécanismes d'aménagement de leurs territoires ancestraux face aux activités minières.

Recommandation 3. Revoir les lois et les cadres actuels afin de donner davantage de pouvoirs aux municipalités, MRC et nations autochtones pour protéger les milieux sensibles de leurs territoires, notamment les milieux de villégiature, de récréotourisme, d'écotourisme, de foresterie durable et des programmes d'accompagnement beaucoup plus conséquents devraient être mis en place, avec les ressources nécessaires.

Une mine = un BAPE

Selon la Loi sur la qualité de l'environnement, le seuil selon lequel un projet de mine métallifère est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement est établi à une capacité de production de 2 000 tonnes métriques et plus par jour (à l'exception des terres rares)⁷. En deçà de ce seuil, ce processus n'est pas obligatoire.

Tous les projets miniers dans le nord du Québec sont déjà assujettis à une évaluation environnementale et des consultations équivalentes au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). Les promoteurs miniers respectent cette règle et nous devons en faire autant dans le sud du Québec. Au final, si une entreprise n'a pas les reins assez solides pour faire une évaluation environnementale et des consultations du BAPE, l'État ne doit pas l'autoriser à opérer ses activités ni à gérer des milliers de tonnes de résidus miniers qui contiennent des substances toxiques pour l'environnement, la santé, les eaux de surface, les eaux souterraines, et ce, pour des générations à venir. Ce ne serait pas responsable.

Compte tenu des risques environnementaux, économiques et sociaux importants que pose l'exploitation de ressources minières, Équiterre est d'avis que tout projet de développement minier soit assujéti à une évaluation environnementale et à des consultations publiques.

Équiterre propose des modifications à la *Loi sur les mines* et à ses règlements afférents ce qui permettraient de faire avancer le Québec sur les plans social et environnemental, tout en assurant la prévisibilité des activités minières et, le cas échéant, d'éventuelles compensations financières, raisonnables, pour les titulaires de claims miniers. Elles permettraient également de clarifier les droits de chacun, tout en évitant des recours non nécessaires devant les tribunaux, non souhaitables pour personne, qui nuisent autant à l'image du Québec qu'à celle de l'industrie et à son acceptabilité sociale.

Équiterre recommande de modifier l'article 82 de la *Loi sur les mines du Québec*, comme suit :

Article 82. Le ministre peut ordonner la cessation des travaux, s'il le juge nécessaire, pour permettre l'utilisation du territoire à des fins ~~d'utilité publique~~ d'intérêt public, notamment la réalisation des travaux, ouvrages et objets identifiés aux articles 304 et 304.1.1.

Dans ce cas, il suspend, sous certaines conditions, la période de validité du claim.

Après une période de six mois, lorsque le ministre considère que la cessation des travaux doit être maintenue, il met fin au claim et verse une indemnité correspondant aux sommes dépensées pour tous les travaux effectués, sur dépôt des rapports de ces travaux.

⁷ <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cr/Q-2,%20r.%2023>

1987, c. 64, a. 82; 2013, c. 32, a. 42.

De plus, Équiterre recommande d'abroger l'article 101.0.1 de la *Loi*, de même que les articles 39.1 à 39.3 du *Règlement sur les substances minérales autres que le pétrole, le gaz naturel et la saumure*⁸, et modifier le *Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets*⁹, comme suit:

[...]

22. ACTIVITÉ MINIÈRE

[...] Les projets suivants sont assujettis à la procédure:

1° l'établissement d'une mine **de métal**, d'uranium, de terres rares, ou de toute autre mine;

~~2° l'établissement d'une mine dont la capacité maximale journalière d'extraction de tout autre minéral métallifère est égale ou supérieure à 2 000 tonnes métriques;~~

~~3° l'établissement de toute autre mine dont la capacité maximale journalière d'extraction de minéral est égale ou supérieure à 500 tonnes métriques;~~

~~4° l'établissement d'une mine en tout ou en partie dans un périmètre d'urbanisation identifié dans le schéma d'aménagement et de développement applicable sur le territoire concerné ou dans une réserve indienne de même qu'à moins de 1 000 m d'un tel périmètre ou d'une telle réserve, quel que soit le minéral extrait et la capacité d'extraction;~~

~~5° toute augmentation de la capacité maximale journalière d'extraction d'une mine visée au paragraphe 2 ou 3 la faisant atteindre ou dépasser, selon le cas, l'un des seuils qui y est prévu;~~

6° tout agrandissement de 50 % ou plus de l'aire d'exploitation d'une mine dans les cas suivants:

a) une mine de métal, d'uranium, de terres rares, **ou de toute autre mine** telle que définie dans le présent article;

~~b) la capacité maximale journalière d'extraction d'une mine visée par l'un des paragraphes 2 ou 3, selon le cas, est atteinte ou dépassée;~~

~~c) la mine est située en tout ou en partie dans un périmètre d'urbanisation identifié dans le schéma d'aménagement et de développement applicable sur le territoire concerné ou dans une réserve indienne de même qu'à moins de 1 000 m d'un tel périmètre ou d'une telle réserve.~~

Le paragraphe 5 du deuxième alinéa ne s'applique pas à une mine existante le 23 mars 2018. Cependant, pour ces mines, est assujetti à la procédure tout projet d'augmentation de la capacité

⁸ <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cr/M-13.1,%20r.%202/>

⁹ <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cr/Q-2,%20r.%2023.1>

maximale journalière d'extraction de 50 % ou plus. ~~, si cette augmentation la fait atteindre ou dépasser l'un des seuils prévus au paragraphe 2 ou 3 de ce même alinéa, selon le cas.~~

[...]

23. TRAITEMENT DE MINERAI

Pour l'application du présent article, on entend par:

[...]

Les projets suivants sont assujettis à la procédure:

1° la construction d'une usine de traitement de l'une des matières suivantes:

a) de minerai d'uranium;

b) de minerai de terres rares;

c) de tout autre minerai métallifère; ~~dont la capacité maximale journalière de traitement est égale ou supérieure à 2 000 tonnes métriques;~~

~~d) de tout autre minerai dont la capacité maximale journalière de traitement maximale est égale ou supérieure à 500 tonnes métriques;~~

~~e) de tout minerai, dans le cas où l'usine de traitement est située, en tout ou en partie, dans un périmètre d'urbanisation déterminé dans le schéma d'aménagement et de développement applicable sur le territoire concerné ou dans une réserve indienne de même qu'à moins de 1 000 m d'un tel périmètre ou d'une telle réserve;~~

2° toute augmentation de la capacité maximale journalière de traitement d'une usine visée à l'un des sous-paragraphes c ou d du paragraphe 1 la faisant atteindre ou dépasser, selon le cas, l'un des seuils de traitement qui y sont prévus;

3° tout agrandissement de 50 % ou plus d'une usine de traitement dans les cas suivants:

a) le traitement de minerai d'uranium ou de terres rares;

~~b) le traitement de tout autre minerai; la capacité maximale journalière de traitement de l'usine visée à l'un des sous-paragraphes c ou d du paragraphe 1 du deuxième alinéa est atteinte ou dépassée;~~

~~c) l'usine de traitement de minerai est située, en tout ou en partie, dans un périmètre d'urbanisation déterminé dans le schéma d'aménagement et de développement applicable sur le territoire concerné ou dans une réserve indienne de même qu'à moins de 1 000 m d'un tel périmètre ou d'une telle réserve.~~

Le paragraphe 2 du deuxième alinéa ne s'applique pas à une usine existante le 23 mars 2018. Cependant, pour ces usines, est assujetti à la procédure tout projet d'augmentation de la capacité maximale journalière de traitement de 50 % ou plus, ~~si cette augmentation la fait atteindre ou dépasser l'un des seuils prévu au sous-paragraphe c ou d du paragraphe 1 de ce même alinéa.~~

Recommandation 4. Assujettir toute nouvelle mine à une évaluation environnementale et des consultations du BAPE et en modifiant la Loi sur les mines du Québec et à ses règlements afférents.

Décontamination des sites miniers abandonnés: une responsabilité partagée entre l'industrie et l'État

Le passif environnemental du développement minier au Québec n'est pas reluisant. Au 31 mars 2018, le MERN a estimé le coût des travaux reliés au passif environnemental minier à 1,2 milliard de dollars, dont 761,4 millions de dollars pour les sites miniers actuellement abandonnés et 457,2 millions de dollars pour les sites miniers où le MERN pourrait avoir à agir étant donné le statut financier précaire des responsables¹⁰.

Actuellement, cette facture de 1,2 milliard de dollars est refilée à 100 % aux contribuables québécois. Cette situation est inacceptable et Équiterre est d'avis que l'industrie doit faire sa part. Des garanties financières solides doivent être exigées à l'industrie pour garantir le nettoyage des sites miniers abandonnés. À cet effet, Équiterre est d'avis qu'un fonds, financé en parts égales par l'industrie et l'État pour les sites abandonnés à l'aide d'une redevance environnementale de 0,3 % à 0,5 % sur la valeur brute produite, soit instauré.

Recommandation 5. Appliquer fermement le principe pollueur-payeur en exigeant des garanties financières solides pour le nettoyage des sites miniers contaminés en instaurant un fond financé en parts égales par l'industrie et l'État pour le nettoyage des sites miniers abandonnés du Québec.

¹⁰ <https://mern.gouv.qc.ca/mines/restauration-mini%C3%A8re/restauration-des-sites-miniers-abandonnes/>